

SECTOR AUTOMOVILES

Sector 3

1. INTRODUCCIÓN

“BRICS” se utiliza en economía internacional para referirse conjuntamente a Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica, que tienen en común una gran población (Rusia y Brasil por encima de los ciento cuarenta millones, China e India por arriba de los mil cien millones), grandes territorios (casi 38.5 millones de kilómetros cuadrados), lo que les provee dimensiones estratégicas continentales ante la imponente cantidad de recursos naturales, y lo más importante, las cifras que mostraron a nivel internacional dentro del crecimiento del –PIB- y de su participación en el comercio mundial que han sido enormes en los últimos años, los hace atractivos como destino de inversiones.

Mucho del crecimiento de estos países, en parte se debe al traslado de sectores de la industria que antes estaban focalizados en Europa, dentro de ellos el sector automovilístico. Recientes informes de Price Waterhouse Cooper –Pwc- ponen de manifiesto que la producción de vehículos compactos aumentará en todas las regiones del mundo, salvo en Europa, donde la desaceleración económica propició en el 2012 un descenso de 800.000 unidades en comparación con 2011. En el extremo opuesto, Pwc cree que existen razones para el optimismo al analizar la tendencia de los países emergentes, especialmente de los BRICS que consolidará otro año la fortaleza de la demanda.

2. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR

Desde la creación de sus primeros modelos, uno de los aspectos sobre los cuales se da seguimiento es el combustible que usan los automotores. Es así, que este sector tiene crecientes presiones sobre la eficiencia, aunque no es de extrañar que ya se considera la electromovilidad como la tendencia más apremiante en la industria automotriz, sin embargo el ahorro de los derivados del petróleo y la creación de vehículos más eficientes es uno de los temas en cuestión.

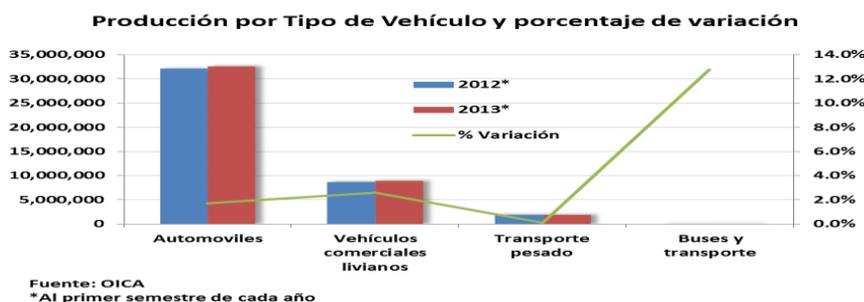
Frente a la creciente urbanización por la superpoblación a nivel mundial, y por ende a nivel nacional, habitantes de las ciudades necesitan vehículos adaptados para su entorno particular en donde se explica por qué la orientación urbana trata de adaptar el diseño, para acortar distancias, agilizar trayectos y descentralizar las principales actividades económicas urbanas o en el caso particular de países como Guatemala adaptar dicho diseño a trayectos más cortos, a través de un crecimiento vertical en las viviendas.

Es así, que este sector envuelve el requerimiento de otros, principalmente el de las materias primas (combustibles derivados del petróleo), el desarrollo urbano, metalurgia, plásticos y desarrollo de tecnología.

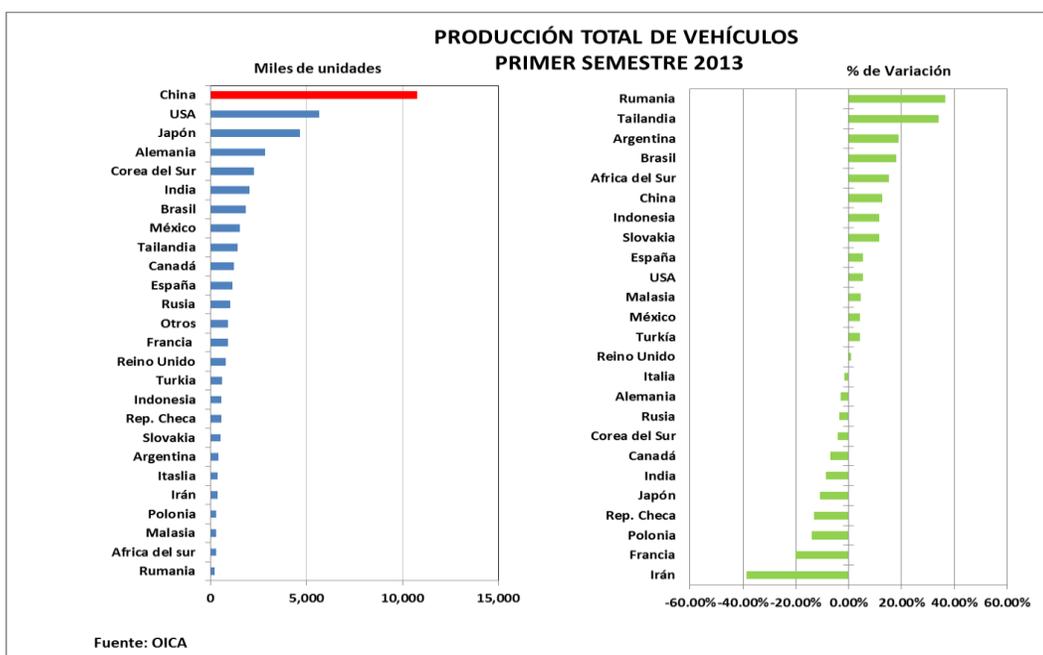
3. CONTEXTO INTERNACIONAL DEL SECTOR Y DEL MERCADO

Según estadísticas de la “Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles” –OICA- la producción total de vehículos cerró con 84.1 millones de unidades en el 2012, superior en 5.3% a la de 2011. Para el primer semestre de 2013 la producción alcanzó 43.6 millones 1.8%, levemente superior al registrado en el mismo período de 2012.

Al desagregar las cifras del primer semestre de 2013 y compararlas con respecto al mismo período de las del 2012 el comportamiento fue el siguiente: buses y transporte con 0.2 millones (12.8% de crecimiento); vehículos comerciales livianos 8.9 millones de unidades (2.6% de crecimiento); seguido por los automóviles de pasajeros con 32.6 millones de unidades (1.7% de crecimiento), y por último, la producción de transporte pesado a 1.9 millones de unidades (0.1% de Crecimiento).

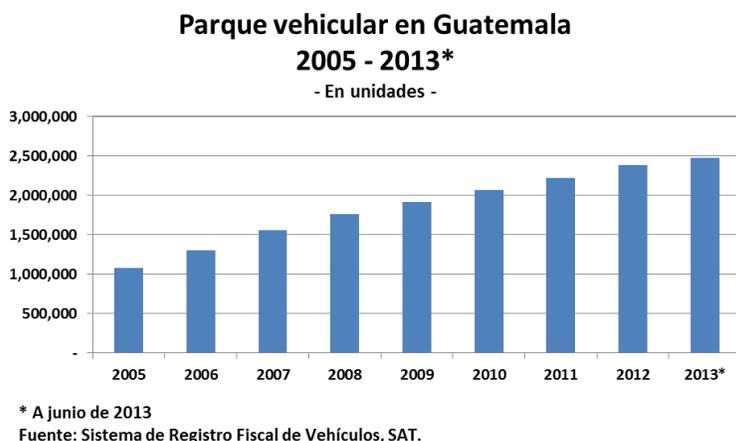


Dicho incremento de la producción y venta de la industria automotriz en todo el mundo en el primer semestre de 2013 (con respecto al primer semestre del 2012), estuvo principalmente impulsado por la producción Rumana al pasar de 0.15 a 0.22 millones de unidades con un crecimiento de 36.6% y seguido por Tailandia al pasar de 1.0 millones de unidades a 1.4 millones de unidades con un 34.0% de crecimiento.

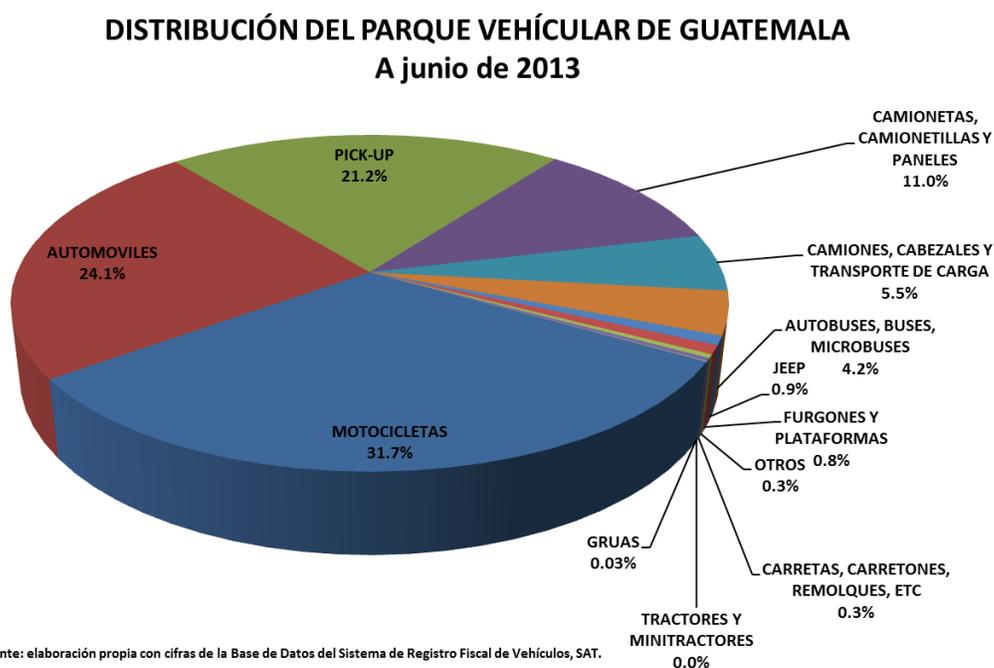


4. CONTEXTO NACIONAL DEL SECTOR Y DEL MERCADO

Uno de los aspectos más importantes a considerar en este sector es que en el término de 6 años se duplicó el parque vehicular en Guatemala, pasando de 1.1 millones de unidades en el 2005 a 2.2 millones de unidades en el 2011. Este crecimiento se dio principalmente en 2006 y 2007 siendo de 20.0% para ambos años, manteniendo un crecimiento constante a partir del 2009 de 8.0%. A junio de 2013 aumentó el parque vehicular en 87,580 unidades alcanzando actualmente las 2.5 millones de unidades.

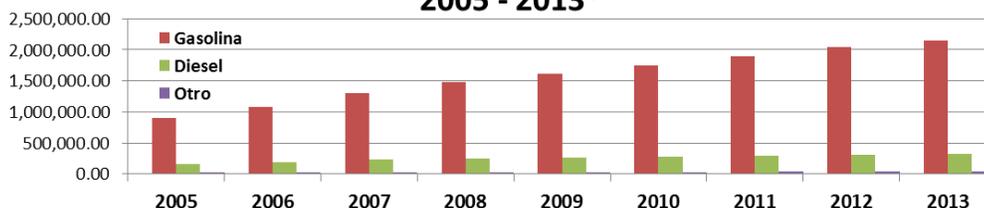


En lo que respecta a la distribución de vehículos por tipo, de acuerdo al Sistema de registro Fiscal de la SAT, a marzo de 2013 el principal vehículo de locomoción en Guatemala es la Motocicleta el cual es de 782.0 miles de unidades (31.7%); seguidamente los automóviles tipo sedán con 598.0 miles (24.1%); pick-up 524.1 miles (21.2%); y Camionetas, camionetillas y paneles 271.4 (11.0%). Los anteriores tipos de vehículos conforman el 88.0% del total de automotores en Guatemala.



A la vez se cuenta con información del parque vehicular que a junio de 2013 fue de 2,476,820 unidades y que por tipo de combustible a la misma fecha, predominan los que usan gasolina con un 85.7%, diésel 12.9% y otros un 1.4%.

PARQUE VEHICULAR DE GUATEMALA, CLASIFICADO POR TIPO DEL COMBUSTIBLE 2005 - 2013*

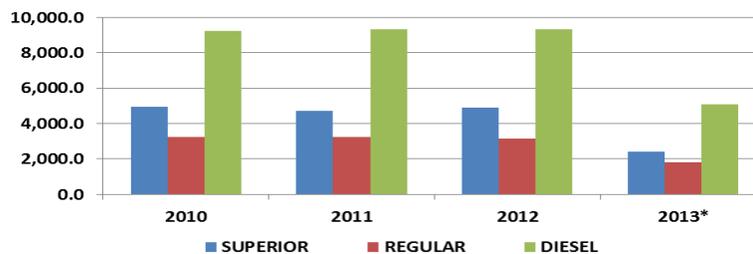


* A junio de 2013

Fuente: Registro Fiscal de Vehículos, SAT.

Al examinar por tipo de combustible utilizado por estos automotores, en 2013 con respecto al 2012 se observa que guarda la misma proporción en el consumo como se puede observar en la siguiente gráfica, en donde se mantienen niveles similares. Es de notar que el 54.8% del consumo de combustibles es diesel, 25.9% gasolina superior y 19.4% gasolina regular.

CONSUMO DE DERIVADOS DEL PETROLEO EN AUTOMOVILES 2010 - 2013 - En miles de barriles -



*A junio de 2013

Fuente: Ministerio de Energía y Minas

5. PERSPECTIVAS DEL SECTOR Y DEL MERCADO

El mercado automovilístico mundial tuvo un crecimiento bastante bajo al ubicarse la producción en 1.8% para el primer semestre de 2013 lo que no beneficia el desempeño económico de los países productores. Sin embargo, países como Tailandia, Rumania y Argentina, lograron aumentar la productividad, países que tradicionalmente no eran productores de Vehículos.

En lo que respecta a Guatemala, el parque vehicular mantiene la tendencia de los años anteriores por lo que se esperaría un crecimiento similar al del 2012, ya que el acumulado al 2013 es de 3.7%. Sin embargo, es de hacer notar que la infraestructura vial no crece al mismo ritmo por lo que cada vez el congestionamiento en las principales ciudades es más fuerte.

De lo anterior, se puede observar que los consumidores se están trasladando a combustibles de calidad inferior como lo es el consumo de gasolina regular (al pasar de 16.2% a 19.4% del 2012 a junio de 2013) y de tipo de combustión, al utilizar vehículos que usan Diésel (al pasar de 48.0% a 54.8% del 2012 a junio de 2013).